



*Ministero dell' Ambiente  
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

**OGGETTO: [ID 11334]: Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006. Lavori di realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'intersezione a raso al km 51+300 della S.S. 13 "Pontebbana" in comune di San Vendemiano (TV). Nota tecnica.**

**Oggetto della richiesta di valutazione preliminare**

La Società ANAS S.p.a. con nota del 08/04/2024, acquisita al prot. MASE-65966 di pari data, ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per gli interventi di “Realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'intersezione a raso al km 51+300 della S.S. 13 Pontebbana”, localizzati nel comune di San Vendemiano (TV), nella Regione Veneto.

A corredo dell'istanza sopra citata la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”, allegando gli elaborati grafici di cui al punto “10. Allegati della Lista di Controllo”.

Oggetto della valutazione in esame sono gli interventi di adeguamento dell'intersezione a raso esistente, al km 51+300 della strada statale n. 13 “Pontebbana”, nel punto di incrocio con via Italia, dove attualmente è presente un'intersezione a raso con semaforo. La Strada Statale si configura con una sezione C2 mentre via Italia si configura con sezione di tipo F.



**Figura 1:** Inquadramento territoriale degli interventi su ortofoto (sinistra) e su CTR (destra) (Fonte: Lista di controllo)

Gli interventi in valutazione prevedono la riqualificazione di 220 m della S.S. 13 “Pontebbana” e la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'intersezione con via Italia.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, l'area oggetto di intervento è caratterizzata da una morfologia pianeggiante con edifici e/o aree urbanizzate a ridosso del ciglio stradale, mentre il tratto della strada statale interessato dagli interventi è caratterizzato da un rilevato rialzato rispetto al piano campagna e alle aree meno urbanizzate. L'incrocio alla progressiva 51+300 è oggetto di notevoli rallentamenti e code, dovuti all'ingente volume di traffico che vi transita, causando lunghe code e tempi di attesa nelle ore di punta.

Finalità della soluzione progettuale è il miglioramento delle condizioni di circolazione del traffico veicolare e di sicurezza della viabilità nel tratto in esame, con diminuzione dell'incidentalità per una maggiore protezione delle utenze deboli, e decongestionamento dei flussi di traffico esistenti, con la conseguente diminuzione delle emissioni inquinanti per il minor tempo di transito stimato nei pressi dell'intersezione, e delle emissioni sonore.

Gli interventi in valutazione si configurano come "adeguamento tecnico" di un progetto appartenente alla tipologia di opere di cui all'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, al punto 1), lett. c) "*strade extraurbane secondarie di interesse nazionale*".

### **Analisi e valutazioni**

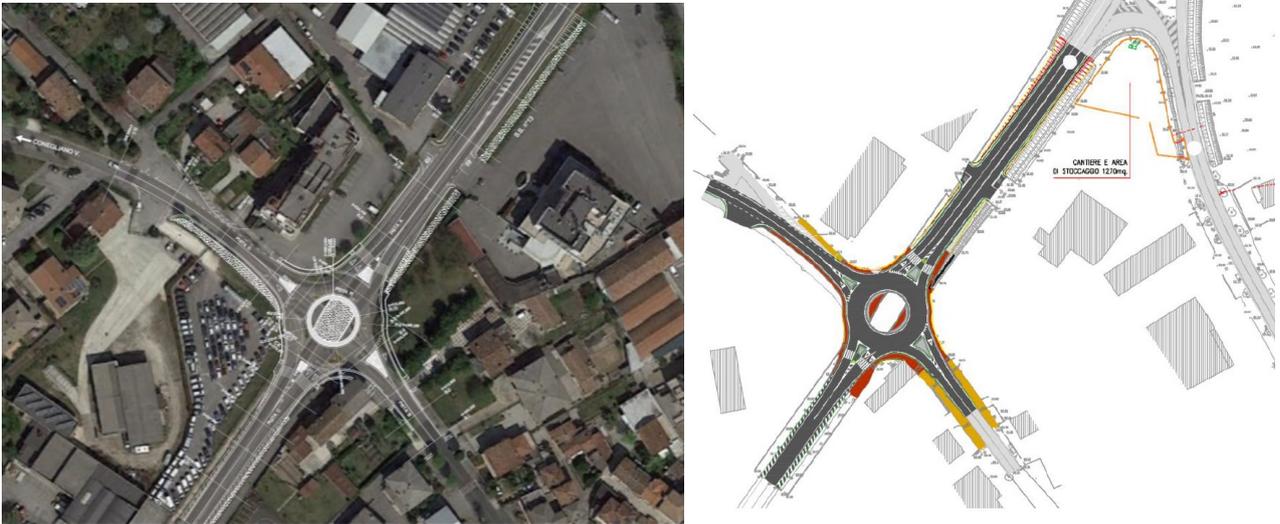
L'intervento in esame, di adeguamento e miglioramento tecnico, funzionale e di sicurezza dell'incrocio semaforizzato alla progressiva 51+300 della S.S. 13 "Pontebbana", allo stato attuale interessato da notevoli rallentamenti e code, si inserisce nell'ambito dei lavori di manutenzione straordinaria per il potenziamento e la riqualifica della stessa strada statale.



**Figura 2:** Situazione attuale, procedendo dalla S.S. 13 da nord verso sud (in alto) e da sud verso nord (in basso), intersezione con via Italia (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

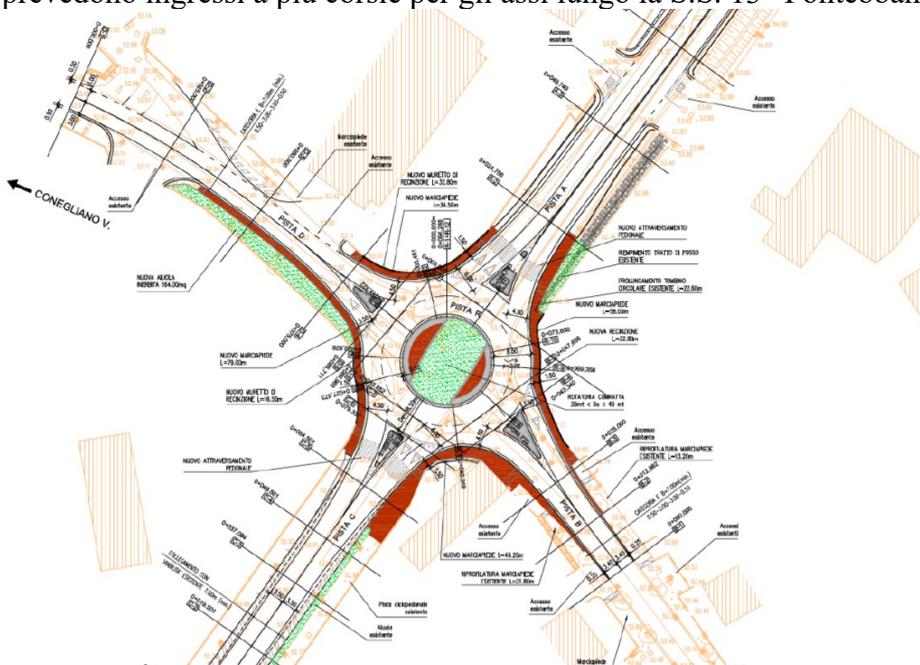
In particolare, la soluzione progettuale prevede la realizzazione di una rotatoria nei pressi dell'intersezione della S.S. 13 con via Italia. con diametro esterno pari a 38,50 m e la riqualificazione del tratto verso nord della strada statale, per una lunghezza di 140 m.

Attualmente l'area oggetto di intervento è caratterizzata da una morfologia pianeggiante con edifici e/o aree urbanizzate proprio a ridosso del ciglio stradale. Il tratto di adeguamento della S.S. 13 "Pontebbana" è invece caratterizzata da un rilevato rialzato rispetto al piano campagna e aree meno urbanizzate.



**Figura 3:** Planimetria di progetto su ortofoto (sinistra) e progetto (destra) (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

La soluzione progettuale prevede la realizzazione di una rotatoria con diametro esterno pari a 38,50 m, della tipologia "compatta". La corsia della corona giratoria è pari a 8,50 m poiché si prevedono ingressi a più corsie per gli assi lungo la S.S. 13 "Pontebbana".



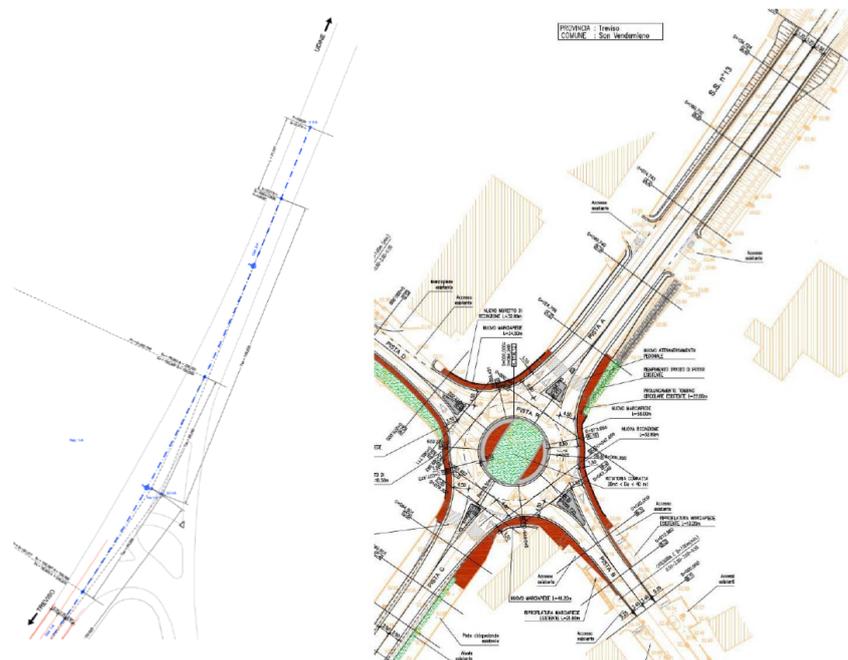
**Figura 4:** Stralcio planimetrico rotatoria in progetto (Fonte: Lista di controllo)

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, le isole e l'anello sormontabile saranno realizzate in calcestruzzo, con uno strato di usura di 2 cm. Lungo il margine destro della rotatoria e dei bracci di ingresso è prevista la realizzazione di un marciapiede di larghezza superiore a 1,50 m, per garantire un percorso protetto ai pedoni che attraversano la strada statale.

La sezione trasversale dell'anello ha una pendenza pari al 2% verso l'esterno, una banchina interna ed esterna pari a 0,50 m, un anello sormontabile variabile necessario a garantire il passaggio dei mezzi eccezionali. La fascia sormontabile è stata determinata sulla base dell'ingombro del mezzo eccezionale imposto dalla normativa di riferimento.

Il progetto prevede che le corsie a doppio ingresso abbiano una larghezza di 6,00 mt oltre alla banchina laterale, mentre la larghezza delle corsie di ingresso singole è di 3,50 mt, sempre oltre alla banchina laterale.

Il tracciato di riqualificazione della S.S. 13 "Pontebbana" ha inizio dall'intersezione con via Italia e si sviluppa per circa 140 m verso nord est.

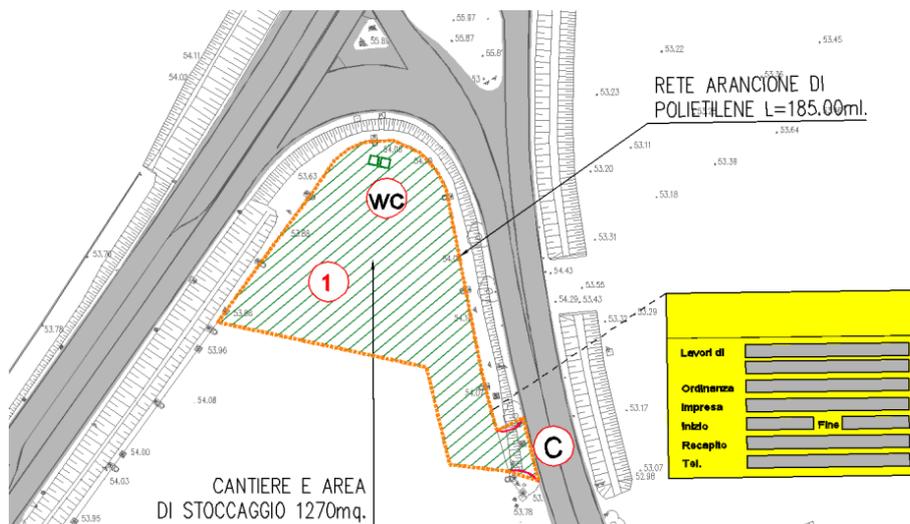


**Figura 5:** Andamento planimetrico riqualificazione S.S. 13 (sinistra) ed estratto planimetrico rotatoria e riqualificazione del tracciato (Fonte: Lista di controllo)

Lo sviluppo della riqualificazione coinvolge il primo tratto in rettilo ed una porzione di clotoide. Il tracciato prevede un primo rettilo di 71,48 m e una curva sinistrorsa di raggio pari a 700 m con una clotoide in ingresso e uscita di parametro A pari a 235 m. L'andamento planimetrico si sovrappone a quello dell'attuale viabilità. Il limite di velocità amministrativo già presente in questo tronco di viabilità pari a 50 km/h per entrambi i sensi di percorrenza.

In direzione sud-ovest/nord-est la presenza della doppia corsia in direzione opposta garantisce la visibilità necessaria senza necessità di ampliamento della banchina. In direzione inversa (nord-est/sud-ovest), il tratto oggetto di intervento (da progressiva 0+000 a progressiva 0+140) è praticamente in rettilo e non richiede allargamenti.

Con riferimento alla cantierizzazione, secondo quanto indicato nella Lista di controllo, il cantiere base, localizzato in corrispondenza dell'intersezione con Via Cadore, avrà una superficie complessiva dell'area di circa 1270 mq. Il proponente prevede di dedicare un'area di circa 400 mq per lo stoccaggio temporaneo sia del materiale proveniente dagli scavi sia dei semilavorati occorrenti per la realizzazione delle opere.



**Figura 6:** Estratto planimetrico aree di cantiere base (Fonte: Lista di controllo)

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, le lavorazioni avranno una durata complessiva pari a 290 giorni. giorni naturali e consecutivi.

Le lavorazioni saranno suddivise in sottofasi per garantire l'apertura al traffico della viabilità. Durante la chiusura dell'area di intervento, verrà installata idonea segnaletica di indicazione della viabilità di intervento e preavviso. L'accesso dei frontisti alla loro proprietà verrà garantita durante l'intera durata dei lavori.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo:

- l'intervento non comporta modifiche o variazioni della struttura morfologica ed antropica esistente e non incide sullo skyline naturale ed antropico;
- la riqualificazione dell'infrastruttura, in virtù della sua localizzazione e dimensione, non incide sulla funzionalità ecologica, idraulica ed idrogeologica dell'area;
- in ragione della sistemazione dell'intersezione esistente, non vi sono modifiche dell'assetto percettivo del luogo, sia nei riguardi della visibilità per i veicoli che per lo scenario panoramico del sito. L'intervento in progetto prevederà elementi di corredo realizzate mediante caratteri costruttivi, materici e coloristici tali da non inficiare le caratteristiche paesaggistiche dell'area.

Secondo quanto indicato dal proponente, durante la realizzazione dell'opera il traffico indotto dalle attività di cantiere risulta limitato.

Con riferimento alla produzione di materiali, la Lista di controllo riporta che in fase di costruzione dell'opera saranno prodotti materiali da destinare a discarica o da riutilizzare.

Durante le varie fasi di lavorazione verranno messi in atto tutti gli accorgimenti atti a mitigare gli impatti sulle componenti ambientali interessate, con particolare riferimento alle componenti rumore, atmosfera, ambiente idrico e suolo, per prevenire l'insorgere di possibili interferenze agendo in maniera preventiva.

Con riferimento a "Zone montuose e forestali", e all'eventuale interferenza dell'intervento proposto con dette aree, nella "Lista di controllo" al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate", il proponente riporta che l'area di intervento si trova in un ambito di pianura.

Con riferimento a “Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)”, e all’eventuale interferenza dell’intervento proposto con dette aree, nella “Lista di controllo” al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riporta che il sito Natura 2000 più vicino, SIC “IT3240029 - Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano”, si trova a più di 4 km di distanza dal sito di intervento.

Con riferimento a “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica”, e all’eventuale interferenza dell’intervento proposto con dette aree, nella “Lista di controllo” al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riporta che dall’analisi della Carta dei Vincoli non emergono interferenze del tracciato in progetto con zone vincolate

Con riferimento alle “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)” ed all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l’area non risulta interessata da Vincolo idrogeologico.

Con riferimento alle “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni” ed all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che la zona interessata dagli interventi in valutazione non rientra nelle aree soggette ad esondazioni secondo il nuovo Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni 2021-2027 dell’Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali



**Figura 7:** Mappa del rischio di alluvioni (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento alla “Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l’area interessata dagli interventi ricade in Zona sismica 2.

Con riferimento alle “Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)” ed all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che il tracciato di progetto non risulta interferire con alcuna fascia di rispetto/servitù.

## **Conclusioni**

Oggetto dell’istanza presentata sono gli interventi di adeguamento dell’intersezione a raso esistente, al km 51+300 della strada statale n. 13 “Pontebbana”, nel punto di incrocio con via Italia, in sostituzione dell’esistente intersezione semaforizzata. La Strada Statale si configura con una sezione C2 mentre via Italia si configura con sezione di tipo F. Gli interventi comprendono altresì la

riqualificazione della S.S. 13 “Pontebbana”, per una lunghezza di circa 140 m a partire dall’intersezione con via Italia, in direzione nord est. La soluzione progettuale prevede la realizzazione di una rotatoria con diametro esterno pari a 38,50 m, della tipologia “compatta”. La corsia della corona giratoria è pari a 8,50 m poiché si prevedono ingressi a più corsie per gli assi lungo la S.S. 13 “Pontebbana”.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, considerata la finalità degli interventi, e considerate altresì le caratteristiche degli interventi proposti, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, è ragionevole sostenere che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previ accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell’intervento proposto.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si propone che la soluzione progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l’acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.

**Il Responsabile del procedimento**

Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco